



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 63]

No. 63]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, जुलाई 29, 1999/श्रावण 7, 1921
NEW DELHI, THURSDAY, JULY 29, 1999/SRAVANA 7, 1921

महापत्तन प्रश्नाल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 29 जुलाई, 1999

सं. टी ए एम पी/32/99-एम बी पी टी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतदद्वारा संलग्न आदेशानुसार विनियमित अवधि के समाप्त होने से पहले पूरी तरह तोड़े गए और हटाए गए पोतों पर वसूल किए गए कुल प्रभारों के प्रतिशत में अनुमत्य अधिकतम छूट से संबंधित बंडरों पर प्रभारित मम्बई पत्तन न्यास के दरों के मान के भाग III-(i) की टिप्पणी (4) को संशोधित करता है।

अनसची

ਮਾਮਲਾ ਸੰਗ੍ਰਹੀ ਏ ਏਸ ਪੀ/32/੧੧੧ ਏਸ ਬੀ ਪੀ ਦੀ

आदेश

(जुलाई १९९९ के दूसरे दिन को पारित किया गया)

मुख्वई पत्तन न्यास ने विनियमित अवधि के समाप्त होने से पहले पूरी तरह तोड़े गए और हटाए गए पोतों पर वसूल किए गए कुल प्रभारों के प्रतिशत में अनुमत्य अधिकतम छूट से संबंधित बंडरों पर प्रभारित मुख्वई पत्तन न्यास के दरों के मान के भाग III की टिप्पणी (4) को संशोधित करने का प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

2. वर्ष 1991 से पहले पोत तोड़ने के प्रभार लाइट डिसप्लैसमेंट टेज (एल डी टी) पर आधारित थे और एक नाममात्र दर पर थे। वर्ष 1991 में पोत तोड़ने के प्रभार एल डी टी से जी आर टी आधार पर बदल कर बढ़ाए गये थे और 1/- रूपया प्रति जी आर टी प्रतिदिन निर्धारित किए गए थे। भीड़ भाड़ से बचने के लिए यह निर्णय लिया गया था कि पोतों को अस्थाई तौर पर किनारे पर लगाने सम्बंधी आवेदन पत्रों को स्वीकार नहीं किया जाए और 1996 में 'पोत तोड़ने' के प्रभारों को 1/- रूपया जी आर टी प्रतिदिन कर दिया गया था। पोत तोड़ने की दर में वृद्धि का पोत तोड़ने वालों और श्रमिकों के संघों ने विरोध किया तथा उन्होंने इस वृद्धि को वापिस लेने के लिए हस्तक्षेप करने हेतु भूतल परिवहन मंत्रालय से अपील की थी। एम बी पी टी ने स्थिति की समीक्षा की और निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्य शीघ्र पूरा करने पर पोत तोड़ने के प्रभारों पर 25% छूट प्रदान करने का निर्णय लिया था। यह सूचित किया गया कि जी आर टी के अनुसार पोत तोड़ने के प्रभार लागू करने से पोत तोड़ने वाले एम बी पी टी में बड़े पोत लाने में हतोत्साहित हो गए। यह देखा गया है कि वर्ष 1997-98 में लाये गए 47 पोतों में से 44 पोत 10,000 जी आर टी से कम क्षमता वाले थे। वर्ष 1998-99 में 30 पोतों में से 27 पोत 10,000 जी आर टी से कम क्षमता वाले पोत थे।

3. आधरन, स्टील, स्लैप एंड शिप ब्रेकर्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया ने एम बी पी टी से पोत तोड़ने के प्रभार लागू करने की वर्तमान प्रणाली में परिवर्तन करने का अनुरोध किया है। ये प्रभार एल डी टी पर आधारित हो सकते हैं अथवा 10,000/- रूपए प्रतिदिन अथवा 3/- रूपए प्रति जी आर टी प्रतिदिन जो भी कम हो, पर निर्धारित किए जा सकते हैं अथवा छूट की सीमा को हटा दिया जाए अथवा सीमा को 25% से बढ़ाकर 50% कर दिया जाए। अत्यधिक दर के कारण वे एम बी पी टी में बड़े पोत लगाने की स्थिति में नहीं हैं।

4. पोत तोड़ने से सम्बंधित रिकार्डों का विश्लेषण करने पर पता चलता है कि पोत के आकार में कमी करने से टन भार में कमी आयी थी। छोटे पोत समुद्र में अधिक प्रदूषण फैलाते हैं। तट पर लगाने और तोड़ने के लिए बड़े पोत लाने को बढ़ावा देने के लिए पत्तन प्रभार लगाने की वर्तमान पद्धति को बदलने की बजाय अधिक छूट देने पर विचार करता है। प्रभार लगाने की वर्तमान पद्धति पत्तन के लिए आकर्षक है और इस कार्य में कोई अधिक प्रचालन व्यय नहीं करना पड़ता है। बड़े पोतों पर अधिक छूट देने पर पत्तन को लाभ प्राप्त होता रहेगा और प्रदूषण के अवसर भी कम होंगे। पत्तन ने यह भी उल्लेख किया है कि यदि तकाल कुछ उपाय नहीं किए जाते हैं तो एम बी पी टी में पोत तोड़ने का कार्य अधिक समय तक नहीं चल सकेगा। इसलिए, पत्तन यह अनुभव करता है कि छूट के प्रतिशत में समान्य वृद्धि करने के बजाय, उद्देश्य बड़े पोतों को आकारित करना है, बड़े पोतों के लिए छूट प्रतिशत बढ़ाई जा सकती है तदनुसार, एम बी पी टी ने प्रस्ताव किया है कि पोत को शीघ्र तोड़ने पर छूट सम्बंधी सीमा को निम्नानुसार संशोधित किया जाए: -

पोत का आकार

वसूल किए गए कुल प्रभारों के प्रतिशत में अनुमत्य
अधिकतम छूट

10,000 जी आर टी तक

25%

10,000 जी आर टी से अधिक

40%

5. चूंकि, तट पर लगाने और तोड़ने के लिए बड़े आकार के पोतों को आकर्षित करने के लिए पत्तन का प्रयोग करने वालों को कुछ छूट देने का प्रस्ताव है, इसलिए यह अनुभव किया गया है कि इस संशोधन का सभी द्वारा स्वागत किया जाएगा। प्रस्ताव की प्रकृति और इसके सभी अन्तर्निहितों को ध्यान में रखते हुए यह अनुभव किया गया है कि पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकाय से टिप्पणियां मांगवाने और पत्तन स्तर पर संयुक्त सुनवाई करने की सामान्य पद्धति अपनाने की कोई आवश्यकता नहीं है।

6. तदनुसार, प्राधिकरण बंडर्स पर भारित करों के मान के भाग III (i) की वर्तमान टिप्पणी (4) को हटाने और उसे निम्नलिखित द्वारा प्रतिस्थापित करने के एम बी पी टी के प्रस्ताव का अनुमोदन करती है:-

“(4) विनियमित अवधि के समाप्त होने से पहले पूरी तरह तोड़े गए और हटाए गए पोतों के लिए उपर्युक्त (2) के अंतर्गत वसूल किए गए प्रभारों के भाग के रूप में छूट दी जाएगी। छूट की प्रतिशत की गणना निम्नवत की जाएगी : -

नियमित अवधि के दिन - वास्तव में लिये गए दिन

विनियमित अवधि के दिन

उपर्युक्त गणना की गई अवधि पोत के आकार के अनुसार निम्नलिखित सीमा के शर्ताधीन होगी : -

पोत का आकार

वसूल किए गए कुल प्रभारों के प्रतिशत में अनुमत्य

अधिकतम छूट

10,000 जी आर टी तक

25%

10,000 जी आर टी से अधिक

40%

एस० सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/3/4/असाधारण/143/99]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION .

New Delhi, the 29th July, 1999

No. TAMP/32/99-MBPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby amends Note (4) of Section III (1) of the Mumbai Port Trust

Scale of Rates charged at the Bunders relating to maximum rebate admissible in per cent of the total charges recovered on vessels which are completely broken and removed prior to the expiry of the regulated period, as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No.TAMP/32/99-MBPT

The Mumbai Port Trust (MBPT)

...

Applicant

ORDER

(Passed on this 28th day of July, 99)

The Mumbai Port Trust (MBPT) has submitted a proposal for amendment of Note (4) of Section III (I) of the Mumbai Port Trust Scale of Rates charged at the Bunders relating to maximum rebate admissible in per cent of the total charges recovered on vessels which are completely broken and removed prior to the expiry of the regulated period.

2. Prior to 1991, the ship breaking charges were on the basis of Light Displacement Tonnage (LDT) and at a very nominal rate. In 1991 the ship breaking charges were hiked by changing the basis from LDT to GRT and fixed at Re. 1/- per GRT per day. In order to cope with the congestion, it was decided not to accept applications for beaching of vessels temporarily; and, in 1996 the ship breaking charges were further increased from Re 1/- per GRT per day to Rs. 3/- per GRT per day. The increase in the rate of ship breaking was resisted by the ship breakers and the workmen's unions who appealed to the Ministry of Surface Transport for intervention in rolling back the hike. The position was reviewed by the MBPT and decided to grant 25% exemption on the ship breaking charges on early completion in relation to the prescribed norm. It was reported that the levy of ship breaking charges in terms of GRT discouraged the ship breakers from bringing bigger vessels to the MBPT. It has been noticed that during the year 1997-98, out of the 47 vessels brought, 44 vessels were of less than 10,000 GRT. In 1998-99 out of 30 vessels, 27 vessels were of less than 10,000 GRT.

3. The Iron, Steel, Scrap & Ship Breakers' Association of India has requested the MBPT for a change in the existing system of levy of ship breaking charges. The charges may be based on LDT or fixed at Rs. 10,000 per day or Rs. 3/- per GRT per day, whichever is lower or to lift the ceiling of rebate or raise the ceiling from 25% to 50%. They are not in a position to bring bigger vessels to the MBPT because of the exorbitant rate.

4. The analysis of the records relating to ship breaking shows that there was decline in the tonnage due to the reduction in ships' sizes. The small ships are causing heavy pollution to the sea. For encouraging bigger ships being brought for beaching and breaking, the port considers granting higher rebate instead of changing the present mode of levy of charge. The existing levy of charges is lucrative to the port without much operating expenditure being incurred in the activity. In case of grant of a higher rebate to larger ships, the port will continue to be benefited besides decreasing chances of pollution. The Port has also stated that unless some immediate measures are taken, the ship breaking activity in MBPT may not survive. The Port Trust, therefore, feels that rather than going in for a general increase in the percentage of rebate, the objective being to attract larger vessels, the percentage rebate for larger vessels can be increased. Accordingly, the MBPT has proposed that the ceiling on the rebate for quicker breaking of the ship may be revised as given below:

Size of the ship	Maximum rebate admissible in per cent of the total charges recovered.
GRT upto 10,000	25%
GRT above 10,000	40%

5. Since the proposal is to give some rebate to the port users in order to attract more vessels of a bigger size for beaching and breaking, it is felt that the amendment will be welcomed by all. Bearing in mind the nature of the proposal and its overall implications, it is also felt that there is no need to follow the usual procedure of calling for comments from the port-users/representative body of port users and holding a joint hearing at the port level.

6. Accordingly, the Authority approves the proposal of the MBPT to delete the existing Note (4) of Section III (I) of the Scale of Rates charged at the Bunders and substitute it with the following:-

"(4) Vessels which are completely broken and removed prior to the expiry of the regulated period will be granted a rebate in the form of part of the charges recovered under (2) above. The percentage of rebate shall be worked out as under:

Regulated period, in days – No. of days actually taken

2256-6/1/99-2

Regulated period, in days.

The rebate as worked out above will be subject to a ceiling as under depending upon the size of the ship:

Size of the ship	Maximum rebate admissible in per cent of the total charges recovered.
GRT upto 10,000	25%
GRT above 10,000	40%

S. SATHYAM, Chairman

[Advt/III/IV/Exty/143/99]